„ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ " а.д.
СЕКТОР ЗА САОБРАЋАЈНЕ ПОСЛОВЕ
СЕКЦИЈА ЗА САОБРАЋАЈНЕ ПОСЛОВЕ НОВИ САД

21000 Нови Сад, Бул.Јаше Томића 4, Поштански фах: 360, Матични број : 21127094, ПИБ : 109108420
ЖАТ 800 лок. 394, Тел: +(381 21) 44 21 83; Факс: +(381 21) 44 46 82 email: veselin.simovic@srbrail.rs

БРОЈ : 33/2018-II- 1608
ДАНА : 02.08.2018 године
Н О В И С А Д.

МЕНАЦЕР ЗА САОБРАЋАЈНЕ ПОСЛОВЕ

Предмет: Сугестије за израду пројекта реконструкције станичне зграде Нови Сад

Станична зграда Нови Сад изграђена је 1964 године и од изградње није извршена ниједна реконструкција што је увелико утицало на садашње стање станичне зграде Нови Сад.
Како је планирано да у склопу изградње двоколосечне пруге Нови Сад – Суботица изврши и реконструкција станичне зграде Нови Сад, Секција за саобраћајне послове Нови Сад доставља низ предлога, које је неопходно да пројектанти узму у разматрање приликом израде пројекта реконструкције станичне зграде Нови Сад.

1. **Кров**

Станична зграда је изграђена са равним кровом чије је садашње стање алармантно. Наиме, равни кров је пре више година почео да прокишњава што је увелико нанело штете просторима на крилу "А" и "Д". Секција за саобраћајне послове Нови Сад је у више наврата покушавала да реши овај проблем који се после извесног времена поново појављиваo. Додатни проблем представља одвод атмосферских падавина које су тако конструисани да пролазе кроз целу зграду. Поједини одводи су запушени тако да се атмосферске падавине задржавају у њима и стварају влагу у зидовима.
Предлог Секције је да пројектанти размотре могућност изградње скривеног крова на начин да се не ремети изглед саме станичне зграде, спрече даље прокишњавање и реше проблем атмосферских падавина.

2. **Столарија – прозори**

Прозори у крилу "А" и "Д" су изграђени од дрвета (унутрашњи прозори) и од метала (на фасади). Дрвени прозори услед неадекватног одржавања су иструлили до те мере да је санација истих практично немогућа. Прозори на фасади су метални и тако дефинисани да се отварање врши сајлама које у већем делу станичне зграде нису у функцији,
Предлог је да пројектанти размотре могућност замене дрвених прозора са ПВЦ прозорима и да се изврши замена или оправка прозора на фасади. Замену извршити да се не ремети спољни изгред објекта.

3. **Ходници**

Ходници у крилу "А" су изграђени од плочица које су услед дотрајалости испуцали, недостају или су у таквом стању да се не могу поправити или заменити.
Предлог је да пројектанти размотре могућност изградње нових подних површина у ходницима са материјалом који омогућује лако одржавање.

4. **Мермерне плоче, фасада станичне зграде**

У станичној згради је уграђено седам врста мермерних плоча. Мермерне плоче на фасади станичне зграде су у доброј мери попуцали или отпали. Стање мермерних плоча је изразито лоше и на више места прети опасност да отпадну и угрозе безбедност запослених и путника.
Предлог је да пројектанти размотре могућност замене отпалих мермерних плоча са плочама исте врсте и да се изврши обезбеђење од падања на начин како је то урађено на главној пошти у Новом Саду која је изграђена приближно у истом периоду када и станична зграда (мермерне плоче за зидове причвршћене шрафовима на начин да не ремете изглед станичне зграде).

5. **Перони**

Перони станице Нови Сад су у више наврата дограђивани, оправљани на неквалитетан начин да садашње стање угрожава кретање путника и возова. Наиме, ивичњаци перона су накривљени према колосецима, перони су неравни тако да задржавају атмосферске падавине.
Предлог је да пројектанти размотре могућност замене ивичњака перона, замене асфалтних површина плочама и да се реши одвод атмосферских падавина. Такође, неопходно је у перону

уградити све потребне елементе за саобраћај возова (канализацију, шахте са водоводну мрежи, прикључке за напајање струјом, хидранте, означити безбедну удаљеност путника од ивица перона, итд)

6. Подходници

Подходници станице Нови Сад (за излаз путника на перон и теретни подходници) су у лошем стању. Атмосферске падавине пробијају се у подходник тако да су плафони подходника стално мокри, вода капље на под и нарушавају изглед и безбедност кретања путника.

Предлог је да пројектанти размотре могућност да се изврши адекватна хидроизолација која би онемогућила пробијање воде у подходнике.

7. Настрешнице

Настрешнице на перонима од изградње станичне зграде никада нису завршени. Настрешнице перона су прекривене азбесним плочама које су на појединим деловима шупље. Одвод атмосферских падавина је дефинисан кроз стубове настрешнице који су једним делом запушени тако да вода одтаје на настрешницама. Настрешница на другом перони је кратка и имајући у виду да је намењена за главне колосеке, неопходно је исту продужити. Настрешница на излазима из теретних подходника никада није урађена, арматура за настрешнице је видљива. Настрешница станичне зграде према перонима је изграђена без окапница тако да је овлажила до те мере да малтер отпада а осветљење је неупотребљиво.

Предлог је да пројектанти размотре могућност замене плоча на настрешницама, реше одвод атмосферских падавина на другачији начин, продуже настрешнице другог перона, заврше изградњу настрешница на теретним подходницима и да реше настрешнице зграде према перонима. Размотрити могућност изградње јединствене настрешнице преко свих колосека у ширини крила А Б и Ц.

8. Водоводна и канализациона инсталација

У периоду од изградње станичне зграде до сада се у више наврата дограђивана водоводна и канализациона инсталација, тако да не постоји потпун пројекат ових инсталација. Водоводна инсталација је изграђена од металних цеви а канализациона од керамичких цеви које после 54 године постојања станице стално пропуштају воду и константно се врше оправке.

Предлог је да пројектанти размотре могућност комплетне замене водоводне и канализационе мрежа на начин да се иста раздвоји по деловима станичне зграде (крило "А", "Б" "Ц" и "Д"). Овакав начин би омогућио јасно дефинисање утрошка воде по корисницима у станичној згради.

9. Електро инсталација

Електро инсталација у згради је дотрајала и не може да задовољи све веће потребе у станици. Наиме, врло често избацују осигурачи, неравномерна расподела потрошача, итд.

Предлог је да пројектанти размотре могућност израде новог пројекта електро инсталација у станичној згради. Дефинишу потрошаче према спратности и положају, то јест, да изврше раздвајање по деловима станичне зграде (крило "А", "Б" "Ц" и "Д"). Овакав начин би омогућио јасно дефинисање утрошка електричне енергије по корисницима у станичној згради.

10. Трафостаница

Постојећа трафо станица у станичној згради је недовољног капацитета и врло често проузрокује нестанак електричне енергије у целој згради.

Предлог је се димензионише трафо станица довољног капацитета да задовољи све потрошаче у станичној згради.

11. Осветљење

Осветљење станичне зграде је недовољно и неефикасно. Станична зграда се осветљава са преко 3,000 неонских светала и око 30 рефлектора које опет не задовољавају потребу за осветљењем станичне зграде, перона, канцеларија и подходника.

Предлог је се изради пројекат осветљења свих простора у станичној згради са led светлима, мањим потрошачима и дуготрајнијим осветљењем.

12. Енергетска ефикасност

Приликом изградње станичне зграде није се водило рачуна о енергетској ефикасности објекта. Станична зграда је прикључена на градски топловод и сви простори су опремљени потребним грејним телима који не задовољавају потребе за грејањем. Месечни рачини за утрошену топлотну енергију су енормно високи и поред тога већи део простора се догрева са грејним телима на електричну енергију.

Предлог је се при реконструкцији станичне зграде посебно дефинише енергетска ефикасност, спрече губитак топлоте итд.

13. Противпожарни пут, излазак на перон ватрогасних кола и кола хитне помоћи

На перонима станице Нови Сад немогућ је излаз ватрогасних кола и кола хитне помоћи.

Предлог је се при реконструкцији станичне зграде размотри могућност изласка ватрогасних кола и кола хитне помоћи кроз теретни подходник. Услед овог недостатка станична зграда никада није добила употребну дозволу, пројекат противпожарног пута постоји али није реализован.

14. Паркинг простор

Станична зграда нема адекватан паркинг простор за запослене и путнике. Паркинг простор испред железничке станице према булевару припада граду и ограничено је време паркирања и као такво не задовољава потребе путника и запослених.

Предлог је се при реконструкцији станичне зграде размотри могућност дефинисања паркинг простора испред крила "Д" на површини која припада железници као и у продужетку уз 1Т колосек станице Нови Сад

15. Лифт за лица са посебним потребама

Приликом изградње станичне зграде није се водило рачуна о овим потребама путника. Станична зграда нема адекватан излаз особа са посебним потребама на перон који је у нивоу првог спрата.

Предлог је се при реконструкцији станичне зграде размотри могућност изградње лифта за лица са посебним потребама из малог хола и подходника на перон станице Нови Сад. Такође, размотрити могућност дефинисања стаза за слепе и слабовиде особе.

16. Вестибил и чекаонице

Вестибил и чекаонице у станичној згради су предимензионисане и неопходно је извршити реконструкцију истих, то јест, осмислити наведени простор потребама путника за пратећим објектима и потреби комерцијализовања ових површина. Такође, размотрити могућност дефинисања пословног простора за превознике у путничком саобраћају.

17. Одржавање стаклених и мермерних површина

Имајући у виду висину вестибила (18 метара) и потребе за одржавањем ових простора неопходно је дефинисати начин одржавања истих,

Предлог је се при реконструкцији станичне зграде размотри могућност набавке одговарајуће дизалице која би могла задовољити потребе за одржавањем ових површина.

18. Опремање простора намењених путницима пиктограмима, информационим таблама, видео надзором, итд

Имајући у виду обим превоза путника у станици Нови Сад неопходно је при реконструкцији станице осмислити начин за адекватно информисање путника,

Саобраћајни институт ЦИП је доставио графичку документацију станичне зграде у којој је дефинисао намену простора, пре свега канцеларијског простора. Имајући у виду нову организацију предузећа, пре свега поделу на четири предузећа, потребу исељења пословне зграде у улици Васе Стајића 2 и прихват запослених из овог објекта, расподела простора треба дефинисати на сасвим другачији начин и то:

Крило "А"

- Приземље за потребе "инфраструктуре железнице Србије", смештај СС и ТТ деоница, сервера и остале информатичке опреме
- Први спрат за потребе "инфраструктуре железнице Србије", смештај пратећих служби (финансијска служба, кадровска служба, правна служба, материјално књиговодство, безбедност и заштита, итд)
- Други спрат за потребе "инфраструктуре железнице Србије", смештај пословодства секција чвора Нови Сад, оперативног одељења, центра за даљинско управљање, итд

Крило "Б"

- Приземље за потребе оператера у путничком саобраћају и потребама путника
- Први спрат за потребе оператера у путничком саобраћају и потребама путника (СРБИЈА ВОЗ)

Крило "Ц"

- Приземље за потребе пратећих служби у путничком саобраћају
- Први спрат за садржаје потребних за путнике

Крило "Д"

- **Приземље,** магацински простор за потребе "инфраструктуре железнице Србије" и оператера у железничком саобраћају
- **Први спрат,** за потребе полиције, здравствених установа, оператера у железничком саобраћају

Недостајући простор за потребе "инфраструктуре железнице Србије" би се дефинисао у згради у улици Корнелија Станковића бб и станици Нови Сад ранжирна.

Саобраћајни институт ЦИП је доставио графичку документацију станичне зграде у којој је уочено неколико неправилности:

- Основа приземља, постојеће стање
  - Постоји веза испод степеништа између тт и сс деонице
  - У путничкој благајни погрешно уцртан простор мењачнице и контролора благајне
- Основа првог спрата, постојеће стање
  - Погрешно уцртан простор отправника возова и колског отправника, колски отправник једна канцеларија а код отправника возова две канцеларије, у плану уцртано пет канцелрија
  - Нема уцртаног улаза за врата у магацин полиције
  - На галерији погрешно уцртане просторије после чекаонице првог разреда, наведени ко магацини а то су тоалети
  - Нису уцртани кућице КЕОГ на крају крила "Д"

С поштовањем

шеф Секције за СП Нови Сад:

Веселин Симовић, дипл.инж.